FRF 3 22937
Fre
21752

CORPS LÉGISLATIF.

CONSEIL DES CINQ-CENTS.

RAPPORT

FAIT

PAR LUDOT,

AU NOM DES COMMISSIONS DE MARINE,

Sur la législation relative au mode d'exercer la course & de statuer sur les contestations qui en résultent.

Séance du 18 ventose an 7.

REPRÉSENTANS DU PEUPLE,

LA course a fait naître tant d'intérêts divers & souvent opposés entr'eux, qu'on l'a rarement envisagée sous tous les rapports qu'elle embrasse & peut-être même sous des

THE NEWBERRY LIBRARY

rapports généraux. Tour-à-tour préconisée & avilie, favorisée & proscrite, on l'a peinte tantôt comme un moyen utile contre l'ennemi, tantôt comme un acte presque exclusivement funeste dans ses effets. Faut-il en accuser la course ou la législation qui l'a réglée ? c'est ce qu'il s'agit d'examiner. Vous avez voulu, représentans du peuple, faire cesser l'espèce d'incertitude qui règne à cet égard, & vous avez consulté le Directoire exécutif pour obtenir de lui, sur cette matière, des renseignemens qui pussent enfin arrêter votre détermination : mais le message qui vous a été transmis à ce sujet, laisse quelque chose à desirer ; les commissions dont je suis l'organe ont donc cru devoir vous proposer de demander une explication positive sur le point qui leur a laissé des doutes.

Vos commissions eussent pu dès-à-présent vous soumettre le plan de réforme en cette partie, que leurs propres réflexions, & la discussion qui vient d'avoir lieu au Conseil des Anciens sur le même sujet, leur avoient fait concevoir ; mais elles ont pensé que c'étoit sur-tout dans une matière qui tient de si près à nos relations extérieures, qu'il étoit utile d'avoir l'avis du Directoire exécutif : le Conseil ne désapprouvera pas sans doute leur prudence.

L'objet du message, sur lequel il s'agit aujourd'hui de statuer, embrasse tout-à-la-fois, & le mode d'après lequel la course s'exerce, & celui d'après lequel on décide les contestations qu'elle fait naître.

Il faut donc examiner :

1°. Ce qu'on entend par la course, & assigner sa définition exacte.

2°. Quelles lois servent de base à la course, quels abus en dérivent, & quelle réforme semble utile dans cette partie de législation.

3°. S'il ne convient pas de changer le mode actuel de statuer sur les contestations auxquelles donnent lieu les prises

maritimes, & d'en attribuer la connoiſſance au Directoire exécutif comme le propoſe le meſſage dont il s'agit, ou s'il n'eſt pas préférable de conſerver cette attribution aux tribunaux.

D'abord, qu'eſt-ce que la courſe? Si on la conſidère en ſoi, elle n'eſt autre choſe que l'emploi des moyens maritimes pour nuire à ſon ennemi, pour ſaiſir ou détruire *en mer* la choſe du gouvernement ou de la nation avec qui l'on eſt en guerre, & même des particuliers qui vivent ſous les lois de ce gouvernement. Si on la conſidère relativement à ſa direction, on voit qu'elle eſt ſubordonnée aux vues & à l'intérêt du gouvernement ſous l'influence duquel on l'exerce, que c'eſt lui qui la régulariſe, la modifie & en tend ou relâche, s'il eſt poſſible de le dire, les reſſorts, ſuivant qu'il le juge utile à ſes projets; puiſque la courſe ne peut être qu'un moyen ſupplémentaire d'inquiéter l'ennemi & d'entraver ſes plans.

Quant au droit de la courſe, il dérive naturellement de celui de la guerre, puiſque dans ſon but, dans ſon action, il eſt le même que l'autre & n'en diffère qu'en ce qu'il s'exerce excluſivement ſur mer. Adopté d'abord par une puiſſance contre une autre, l'uſage l'a inſenſiblement conſacré chez preſque toutes, avec des modifications plus ou moins marquées. Ainſi, par ſon principe & ſes effets, cet acte tient tout-à-la-fois du droit politique & du droit des gens.

Les lois qui en règlent l'exercice doivent donc repoſer ſur cette baſe; voyons ſi leurs diſpoſitions y ſont effectivement conformes.

Il n'eſt peut-être pas fort néceſſaire de rechercher quelles furent les premières lois ſur la courſe, ni même de recourir à quelques ſtipulations de traités antérieurs à l'ordonnance de 1681; il s'agit moins ici de retracer l'origine & les progrès de ce genre d'armement, que

d'analyſer la légiſlation des priſes maritimes, d'en découvrir les abus & d'en indiquer la réforme.

Les premiers articles du titre IX de cette ordonnance relatif aux priſes, n'ont trait, comme on ſait, qu'aux formes preſcrites pour armer en courſe; il eſt donc inutile de s'y arrêter.

Celui dont les diſpoſitions ſe rapprochent le plus de l'objet de la diſcuſſion actuelle, eſt l'article VII; il porte que *tous navires qui ſe trouveront chargés d'*EFFETS *appartenans aux ennemis de l'État, & les marchandiſes des Français ou des alliés de la France, qui ſe trouveront dans un navire ennemi, ſeront de bonne priſe*

Le règlement de 1704 a étendu ces dernières diſpoſitions.

Celles qu'il renferme ont eu principalement en vue la navigation des neutres.

L'article premier *défend aux armateurs français d'arrêter aucun bâtiment neutre s'il ſort d'un port neutre, & s'il eſt chargé de marchandiſes provenant du même pays & pour le compte du gouvernement neutre ou de quelque particulier vivant ſous ſa domination, le chargement fût-il deſtiné pour pays ennemi, pourvu qu'il n'y ait ſur le bâtiment aucune* MARCHANDISE DE CONTREBANDE.

L'article II fait également *défenſes d'arrêter les neutres mêmes ſortant d'un port ennemi de la France, pourvu que leur chargement ſoit directement deſtiné pour l'un des ports de la domination de leur ſouverain.*

L'article III *défend auſſi d'arrêter les neutres qui ont une deſtination pour un état également neutre ou allié de la France,* POURVU *que le vaiſſeau ne ſoit pas chargé de* MARCHANDISES DU CRU OU DE FABRIQUE D'UN PAYS ENNEMI, *ſous peine de ſaiſie; mais il veut, dans ce dernier cas, que les* VAISSEAUX SOIENT RELACHÉS.

L'article IV *défend encore d'arrêter tout bâtiment sortant d'un port neutre ou allié & destiné pour un port ennemi, pourvu qu'il n'y ait pas, sur le vaisseau, des marchandises de contrebande ou provenant de pays ennemi, sinon il autorise la saisie des marchandises, mais il veut que* LES BATIMENS SOIENT RELACHÉS.

Enfin l'article V, reproduisant les dispositions de l'ordonnance de 1681, veut que *si, dans les cas énoncés aux articles précédens, il se trouve sur les vaisseaux neutres des effets appartenans aux ennemis de la France, les vaisseaux & tout le chargement soient de bonne prise.*

Le réglement de 1744, le plus important de ceux faits après celui dont il vient d'être question, renouvelle par les quatre premiers articles, les dispositions énoncées en celui de 1704; mais l'art. V contient une modification remarquable.

Si dans les cas exprimés aux quatre premiers articles, y est-il dit, *il se trouvoit sur les navires neutres, de quelque nation qu'ils fussent, des marchandises ou effets, appartenans aux ennemis de la France, les marchandises ou effets seront de bonne prise, quand même ils ne seroient pas de fabrique du pays ennemi,* ET NÉANMOINS LES NAVIRES RELACHÉS.

Ainsi, d'après l'ordonnance de 1681, la *propriété ennemie* qui se trouvoit sur un bâtiment quelconque rendoit la cargaison & le bâtiment saisissables.

D'après le réglement de 1704, *la marchandise provenant du crû ou de la fabrique d'un pays ennemi*, & trouvée sur bâtiment neutre ou allié de la France, rendoit la cargaison *saisissable; mais le bâtiment étoit relâché.*

Enfin, d'après le réglement de 1744 la saisie, soit *des effets*, soit *des marchandises* trouvées sur des bâtimens neutres dans les cas ci-dessus spécifiés, étoit per-

mise, mais la relâche des bâtimens étoit impérieusement ordonnée.

On sent toute la différence qui existe entre ces dispositions successives.

Le droit maritime de la France éprouva peu de variations depuis 1744 jusqu'en 1778. A cette époque il devint bien plus favorable aux neutres qu'il ne l'avoit été jusques-là. On voulut concilier ce qu'on devoit aux relations du gouvernement avec les puissances neutres & alliés, & ce qu'exigeoient les précautions à prendre contre l'ennemi. Aussi le premier article du réglement du 26 juillet de la même année contient-il *des défenses à tous armateurs d'arrêter & de conduire dans les ports français les navires des puissances neutres, quand même ils sortiroient des ports ennemis, ou qu'ils y seroient destinés, à l'exception toutefois de ceux qui porteroient des secours à des places bloquées, investies ou assiégées. Ces défenses ne concernent pas néanmoins les navires chargés de marchandises de contrebande destinées à l'ennemi, qu'on permet d'arrêter : on prononce aussi la saisie & confiscation desdites marchandises ; mais*, ajoute-t-on, *les bâtimens & le surplus de leur cargaison seront relâchés, à moins que lesdites marchandises de contrebande ne composent les trois quarts de la valeur du chargement, auquel cas les navires & la cargaison seront confisqués en entier.*

Nous voulions alors donner l'exemple de la modération aux puissances avec lesquelles nous étions en guerre ; car la faculté d'abroger les dispositions ci-dessus, si les gouvernemens ennemis n'en usoient pas de même dans un délai donné, fut expressément réservée.

Au reste cette réserve fut sans effet, puisque les dispositions ci-dessus, au lieu d'être révoquées, comme on sembloit d'abord en menacer les puissances extérieures, furent maintenues.

Ce réglement comprend quelques autres modifications fort importantes aux lois qui l'ont précédé ; elles frappent sur la manière de constater la propriété du bâtiment arrêté, soit par la fabrication du bâtiment lui-même, soit par l'exhibition des pièces de bord, sans égard à celles qui pourroient être rapportées après la prise, de quelque nature qu'elles fussent.

Quoique ce réglement n'ait formellement abrogé que les dispositions de l'ordonnance de 1681 qui n'y étoient pas conformes, il est évident qu'il anéantissoit implicitement toutes celles des autres réglemens antérieurs à sa promulgation, qui s'étoient exprimés d'une manière contraire à son texte, parce qu'on ne peut contester qu'en matière de législation, les dispositions les plus récentes du législateur manifestent exclusivement sa volonté.

La paix qui survint quelque temps après, ne vit rien changer à la législation des prises maritimes ; il n'y fut même rien innové lorsque la guerre éclata en 1792 : au contraire, la première loi émanée de la Convention nationale à ce sujet, le 31 janvier 1793, qui autorisa les citoyens français à armer en course, maintint-elle les lois alors existantes sur cette matière. Le modèle des lettres-de-marque qui durent être délivrées en exécution de cette loi, en contient l'énonciation positive.

La loi du 14 février suivant ne s'explique pas autrement.

L'article Ier. *attribue provisoirement aux tribunaux de commerce le jugement des prises maritimes en première instance.*

L'article IV *charge les juges-de-paix de l'instruction préparatoire au jugement des prises.*

L'article V porte : *Que les lois anciennes, concernant les prises, continueront d'être exécutées jusqu'à ce qu'il en ait été autrement ordonné.*

Il eſt vrai que la Convention y dérogea bientôt après par le décret du 9 mai 1793. Indignée du ſyſtême de famine machiné contre la France, & de la violation réitérée du droit des gens, faite à l'égard de la République, elle autoriſa les bâtimens de l'Etat, comme ceux armés en courſe, à arrêter les navires neutres chargés de propriétés ennemies, ou de comeſtibles deſtinés pour les ports ennemis; mais cet acte de rigueur ne fut que momentané, encore fut-il accompagné d'un mouvement de généroſité qu'il eſt impoſſible de méconnoître.

Une première diſpoſition porta que les comeſtibles appartenans à des neutres *ſeroient payés ſur le pied de leur valeur dans le lieu pour lequel ils etoient deſtinés.*

Une ſeconde voulut que *dans tous les cas les navires neutres fuſſent relâchés, du moment où le déchargement des comeſtibles arrêtés ou des marchandiſes ſaiſies auroit été effectué, & que le prix en fût payé au taux qui auroit été ſtipulé par le chargeur; qu'enfin une juſte indemnité fût accordée, à raiſon de leur détention, par les tribunaux qui devoient connoître de la validité des priſes.*

(Cette promeſſe n'a pas été vaine. Une loi du 15 thermidor an 3 chargea les comités de marine & de commerce alors exiſtans, de ſe faire rendre compte de ce qui pourroit être dû à ce ſujet, & le comité de ſalut public donna ſatisfaction aux neutres).

Enfin le dernier article de la loi ci-deſſus citée porte, *qu'elle ceſſera d'avoir ſon effet dès que les puiſſances ennemies auront déclaré libres & non ſaiſiſſables, quoique deſtinés pour les ports de la République, les comeſtibles qui ſeront propriétés neutres, & les marchandiſes chargées ſur des navires neutres, qui appartiendront au gouvernement ou aux citoyens français.*

Il étoit difficile de marquer plus de regrets ſur la néceſſité de s'écarter, pour un temps, du plan tracé dans

le réglement de 1778 ; & on ne tarda pas à y revenir, au moins partiellement.

La Convention nationale, voulant manifeſter la bonne intention de maintenir l'union établie entre la République françaiſe & les États-unis de l'Amérique, *décréta, le premier juillet* 1793, *que les bâtimens de cette dernière puiſſance n'étoient pas compris dans les diſpoſitions du décret du 9 mai, conformément à l'article* 16 *du traité paſſé le 6 février* 1778.

Le 1er. article de l'acte de navigation du 21 février 1793, s'expliqua d'une manière plus étendue, quoique moins poſitive : *il ordonna l'exécution des traités de navigation & de commerce exiſtant entre la France & les puiſſances avec leſquelles elle étoit en paix.*

L'article VII de la loi du 18 nivoſe an 3 rappelle cette diſpoſition. *La Convention nationale y enjoint à tous les agens de la République, à tous les commandans de la force armée, aux officiers civils & militaires, de faire reſpecter & obſerver, dans toutes leurs diſpoſitions, les traités qui uniſſoient la France aux puiſſances neutres de l'ancien continent & aux Etats-unis de l'Amérique, en déclarant qu'aucune atteinte ne ſeroit portée à ces traités, & annullant toutes diſpoſitions qui pourroient y être contraires.*

Depuis, & juſqu'au 29 nivoſe an 6, l'eſprit de la légiſlation ſur les priſes maritimes & la légiſlation elle-même ont ſubi graduellement quelques innovations.

Ainſi l'on a vu paroître ſucceſſivement les arrêtés du Directoire exécutif, en date des 14 meſſidor an 4 & 12 ventoſe an 5.

Par le premier, le Directoire voulut qu'il fût notifié ſans délai à toutes les puiſſances neutres ou alliées de la France, *que le pavillon de la République françaiſe en uſeroit envers les bâtimens neutres, ſoit pour la confiſcation, ſoit*

pour la visite ou préhension, de la même manière qu'elles souffroient que les Anglais en usassent à leur égard.

Par le deuxième, le Directoire adopte diverses mesures calquées sur celles prises par le gouvernement américain en contravention directe ou implicite au traité de 1778.

Jusques-là, l'influence de la cargaison sur le navire étoit à-peu-près nulle ; la cargaison pouvoit être arrêtée, même confisquée en tout ou en partie, sans que le bâtiment subît le même sort. Tel étoit l'esprit du règlement de 1778. La loi du 29 nivose an 6 vint changer ces bases.

Nous examinerons dans l'instant les objections faites contre cette loi & les argumens produits en sa faveur ; mais, avant de se livrer à cette analyse, il paroît essentiel de faire quelques observations générales sur le système de la France relativement à la course, & sur les vues particulières du cabinet anglais.

Si l'on jette un coup-d'œil rapide sur la législation relative au mode d'exercer la course depuis la fin du dernier siècle jusqu'à nos jours, on voit qu'elle a beaucoup moins été basée sur des principes stables de justice que sur les motifs accidentels d'une politique variable : autrement elle n'eût pas subi les modifications qu'on vient de mettre sous les yeux du Conseil. Il importe moins pourtant de connoître les causes qui ont déterminé ces modifications, que d'observer, par des rapprochemens tirés des évènemens qui paroissent avoir accompagné les époques où elles ont eu lieu, que les conséquences d'une législation modérée sur les prises maritimes, ont été de tout temps beaucoup plus avantageuses à la France que celles des mesures sévères.

Au reste, je n'entreprendrai point d'examiner si dans cette matière un gouvernement doit se régler sur la jus-

tice abſtraite, plutôt que ſur celle relative. Mon objet ſe borne à diſcuter la légiſlation ſur la courſe, & à examiner ſi elle eſt auſſi funeſte à la France que beaucoup de perſonnes le penſent, & ſur-tout ſi la loi du 29 nivoſe a atteint le but qu'on s'eſt propoſé lorſqu'elle fut rendue.

Si l'on réfléchit au ſyſtême depuis long-temps médité & ſuivi avec autant d'art que de perſévérance, par le cabinet de Saint-James, de s'emparer excluſivement de la domination des mers & du commerce du monde, on ſentira qu'il fallut s'attacher à paralyſer ce double objet, en cherchant ſur-tout à entraver le commerce anglais, qui fait la baſe principale de la puiſſance de ce gouvernement. Avec une marine affoiblie ſous le rapport des hommes & des choſes, il étoit difficile de lutter avantageuſement contre des ennemis qui ne manquent ni d'adreſſe, ni d'audace. Le ſoldat français connoît la gloire, & ne calcule point les dangers; il combat ſur terre, & triomphe du nombre & de la valeur. Sur mer le courage ne ſupplée pas toujours au nombre & à la tactique. Que devoit faire alors le Directoire? Adopter un plan nouveau d'attaque, diviſer les forces de la République, & faire la guerre au commerce des Anglais plutôt encore qu'à leur marine. Ses vues ſe dirigèrent donc contre les relations commerciales de l'Angleterre; il s'appliqua à fermer aux Anglais la plupart des ports qui ſervoient de débouchés à leurs productions & à celles de leur induſtrie. Ainſi ils furent exclus ſucceſſivement de quelques ports du Nord, de l'Italie & de l'Eſpagne. L'uſage des marchandiſes anglaiſes fut prohibé de nouveau en France par la loi du 10 brumaire an 5. Ces moyens, tout efficaces qu'ils étoient, parurent inſuffiſans; on crut qu'il en reſtoit un dernier à prendre, pour empêcher la circulation de ces marchandiſes dans tout l'univers. On eut la perſuaſion que la majeure partie du

commerce anglais se faisoit sous pavillon neutre, & la loi du 29 nivose fut proclamée.

Par le premier des deux articles qui font toute la loi, *l'état des navires, en ce qui concerne leur qualité de neutres ou d'ennemis, doit être déterminé par leur cargaison; en conséquence, tout bâtiment trouvé en mer, chargé en tout ou en partie de marchandises provenant d'Angleterre ou de ses possessions*, y est-il dit, *sera déclaré de bonne prise, quelque soit le propriétaire de ces denrées ou marchandises.*

Par l'article II, le législateur a voulu *que tout navire étranger qui, dans le cours de sa traversée, seroit entré dans un port d'Angleterre, ne pût être admis dans un port de la République française, que dans la nécessité de relâche, auquel cas il seroit tenu de sortir dudit port aussitôt que les causes de sa relâche auroient cessé.*

L'utilité de cette loi peut être envisagée, par rapport à la République, sous trois points de vue; celui de l'affoiblissement du commerce anglais, l'extension du nôtre & le maintien de nos relations politiques.

Sous ces divers points de vue, le but proposé se trouve atteint, s'il faut en croire les partisans de la loi en question.

Personne, disent-ils, ne révoque en doute que le gouvernement anglais n'aspire au commerce du monde: son système prohibitif est bien connu. Or, si le produit de ses possessions & de ses manufactures, si les richesses des deux Indes qu'il introduit en Europe sous son pavillon ou sous un pavillon étranger, sont en partie interceptées par les armateurs français; si les captures qu'on fait sur les Anglais sont multipliées, ce qui est notoire, soit par le relevé des douanes, soit par les annales des tribunaux, le commerce anglais n'en est-il pas nécessairement affoibli; & pourroit-on se dissimuler les secousses

qu'il éprouve, lorſque les preuves en ſont conſignées même dans les feuilles de Londres ?

Que pourroit-on donc objecter contre les effets de cette loi ſous ce premier rapport ?

Notre commerce, d'ailleurs, en a reſſenti les plus heureux effets. Nous manquions de matières premières, les priſes faites par les armateurs français en ont procuré ; les denrées coloniales étoient rares, leur rareté a diminué. Elles ſont à la vérité à un taux élevé ; mais, ſans les captures faites ſur l'Anglais, elles euſſent monté à un prix exorbitant. Les capitaux conſidérables que leur produit a jetés dans la plupart de nos ports, y ont ranimé notre commerce languiſſant, utiliſé quantité de bras reſtés oiſifs ſans eux, rétabli la circulation, & fait baiſſer l'intérêt de l'argent.

Pourroit-on craindre, obſervent, en dernier lieu, ceux qui parlent en faveur de la loi du 29 nivôſe, que cette loi ne nuisît à nos relations politiques ? Mais s'il eſt vrai que les Anglais ſont le commerce excluſif de la mer, comme on l'a avancé, qu'a de commun le mal qu'on leur cauſe avec l'intérêt des neutres ou des alliés de la France ? Quel rapport y a-t-il entre les attaques dirigées contre eux & nos traités avec certaines puiſſances, ainſi que les égards que nous voulons conſerver pour quelques autres ?

Admettons néanmoins que parmi cette multitude d'Anglais qui ſe maſquent ſous un pavillon neutre ou ami, il y ait quelques bâtimens véritablement neutres ou alliés. Qu'en conclure ? c'eſt que le mal ne provient point de la loi du 29 nivôſe ; il étoit fait d'avance. Pourquoi les neutres ont-ils dans ce cas abuſé du droit des gens, pour ſe prêter aux vues de notre ennemi, tandis qu'ils devoient conſerver leur indépendance ? Pourquoi ont-ils ſouffert ſes avanies, tandis qu'ils devoient s'en faire reſpecter, & peut-être craindre ? En un mot, pourquoi quelques-

unes des puissances ont-elles été peu scrupuleuses dans l'exécution littérale des traités qui les lioient à nous? Ces traités ne seroient-ils donc obligatoires que pour la République? La loi du 29 nivôse n'a donc rien qui les blesse, où doive les blesser; & d'ailleurs, n'ont-elles pas été prévenues en quelque sorte long-temps à l'avance qu'elle devoit être rendue?

Cette loi nous est donc avantageuse sous tous les rapports.

Loin d'avoir préparé la chûte du commerce anglais, disent, en premier lieu, ceux qui attaquent la loi du 29 nivose, elle semble, au contraire, avoir causé son accroissement relatif.

Cette assertion est fondée, non sur la déclaration pompeuse, & vraisemblablement exagérée, que le gouvernement anglais en a faite plus d'une fois au parlement, mais sur l'énumération approximative de tous les bâtimens de cette nation qui circulent dans les quatre parties du monde, & particulièrement sur ceux qui ont passé le Sund l'an dernier, & qui se sont trouvés, relativement à ceux des autres nations, dans la proportion de deux à un (1), sur le taux des assurances qui ne paroît pas excéder cinq pour cent à Londres, tandis que les neutres n'assurent pas chez eux à moins de vingt & trente pour cent, sur la diminution du commerce des neutres qui a tourné au profit des Anglais; sur le produit progressif des douanes anglaises, qui s'est, dit-on, élevé jusqu'à seize millions sterlings par an, tandis qu'il étoit bien inférieur les années précédentes, & qu'en temps de paix il ne se portoit guère qu'à quatre millions sterlings, & sur d'au-

(1) On cite, à l'appui de l'énonciation qui vient d'être faite, l'état comparatif des navires anglais qui ont passé le détroit du Sund, de-

tres cauſes aſſez connues pour qu'on ſoit diſpenſé de les reproduire ici (1).

puis le premier janvier juſqu'au premier ſeptembre des années 1797 & 1798 (*vieux ſtyle*). Cet état, ci-deſſous annexé, paroît authentique.

	Nombre des navires paſſés dans les années	
	1797	1798
Janvier	1	9
Février	11	7
Mars	132	75
Avril	140	337
Mai	411	466
Juin	323	408
Juillet	265	428
Août	257	488
	1540	2228

(1) Voyez la diſcuſſion qui a eu lieu, ſur cette matière, au Conſeil des Anciens, & notamment les opinions ſavantes de nos collègues Dentzel, Arnould, Lecouteulx, Perrée, &c.

Il eſt évident, ſous le ſecond rapport, que la loi du 29 nivoſe a beaucoup plus nui à nos relations commerciales, qu'elle ne leur a été utile.

La crainte des armateurs français éloignant les neutres de nos ports, nous ne pouvons nous procurer que difficilement, & à un prix conſidérable, les matières indiſpenſables pour l'approviſionnement de notre marine. Dans ce ſens, les avantages de la courſe ſont loin de compenſer nos privations. Il en eſt ainſi des objets dont nous avons beſoin pour alimenter nos manufactures. En revanche le produit de ces manufactures & des fabriques n'eſt aucunement en proportion avec la valeur des matières premières. Les denrées coloniales, qui ſe vendent ſur les lieux à vil prix, ſont montées en France à un prix exceſſif. Les productions de notre ſol, que nous trouvions le moyen d'exporter il y a quelques années, ſe conſomment actuellement en France au grand préjudice des propriétaires; nous ſoldons tout en argent; & ce qu'il y a de plus fâcheux, c'eſt que notre numéraire s'écoule par la voie de l'interlope chez nos ennemis eux-mêmes.

Si l'on ajoute à cette nomenclature celle du peu de produit de nos douanes, de notre diſcrédit à l'intérieur & à l'extérieur, du défaut de circulation de l'argent, & de l'intérêt exorbitant auquel toutes ces cauſes l'ont porté, on ſera forcé de convenir que la loi du 29 nivoſe a paralyſé notre commerce, au lieu d'en faciliter le cours.

Enfin, obſervent les adverſaires de cette loi, n'eſt-il pas à craindre qu'elle ne porte atteinte à nos relations politiques?

Nous ne nous diſſimulons pas que certaines puiſſances n'ont pas craint elles-mêmes de froiſſer les liens qui nous uniſſoient à elles. Nous n'avons pu voir de ſang-froid le traité de commerce conclu en 1794 entre les États-Unis d'Amérique & le gouvernement anglais; & toutes

les mesures que nous avons adoptées à ce sujet ont semblé légitimées par le fait des Américains.

D'autres puissances n'ont pas hésité, au mépris de nos relations avec elles, de favoriser ouvertement les Anglais, ou de se plier complaisamment à leur joug, & de se faire leurs caboteurs.

Ce ne seroient donc pas ces puissances que concerneroient principalement nos sollicitudes, si l'état de choses qu'on retrace subsistoit dans sa force première ; mais nos relations ne sont pas bornées à ces puissances ; mais l'effet de la loi du 29 nivose, qu'elles semblent avoir provoquée par leur fait, ne tend pas à les frapper exclusivement. Il est donc à craindre que sous plus d'un rapport, qu'on devinera facilement, sans qu'il soit besoin de le développer ici, nos relations n'en souffrent dans les quatre parties du monde.

Il n'est pas indifférent peut-être aussi d'observer que l'Angleterre & la Russie, qui avoient adopté chacune de son côté des mesures à-peu-près semblables à celles de notre loi du 29 nivose, n'y ont pas donné de suite ; qu'enfin quelques-unes de ces puissances qui sembloient avoir oublié un instant leurs véritables intérêts, paroissent aujourd'hui reconnoître qu'elles ont été entraînées trop loin ; & il suffira sans doute qu'on manifeste des sentimens plus modérés, & qu'on témoigne le desir de revenir à des mesures plus conciliatrices, pour que le Corps législatif & le Directoire exécutif s'empressent de répondre à ces vues.

Ces considérations, appuyées par quelques publicistes, trouveroient-elles des contradicteurs parmi les armateurs françois, & ceux qui s'imaginent que le sort de l'Etat est essentiellement lié au leur ? On conçoit que l'opposition des premiers est naturelle ; la loi du 29 nivose an 6 est toute en leur faveur.

Quant aux autres, ils peuvent faire attention que la

course est établie, avant tout, pour l'intérêt de l'Etat, & que celui des armateurs ne peut être favorisé, encouragé qu'autant qu'il est d'accord avec le premier.

Le contraire est démontré dans l'hypothèse du maintien de la loi du 29 nivose, soit par la discussion qui vient d'avoir lieu, soit parce que les armateurs importent peu & n'exportent rien, soit enfin parce que l'expérience a prouvé qu'ils enlevoient à la marine française ses meilleurs matelots, & finissoient par être très-onéreux à l'Etat, puisqu'aujourd'hui plus des deux tiers de nos marins, prisonniers en Angleterre, ont été pris sur des vaisseaux armés en course, & sont entretenus aux frais de la République.

N'est-il pas constant, d'après ces motifs, que la loi du 29 nivose an 6 n'a produit qu'un effet funeste pour la France ?

Tant de motifs opposés ont fait désirer à vos commissions d'avoir des données certaines pour asseoir leur opinion sur la nécessité de maintenir ou de réformer la législation sur les prises maritimes : ces données n'existent pas dans le message du Directoire, qui fait l'objet de la discussion actuelle.

Le Directoire s'est plaint des excès auxquels se sont abandonnés beaucoup d'armateurs, sans rien particulariser, & n'a indiqué d'autre remède au mal que celui de lui attribuer, à l'exclusion des tribunaux, la connoissance des contestations en matière de prises maritimes : vos commissions, qui ont pensé que cette attribution ne pouvoit lui être donnée, ont cherché un autre moyen d'atteindre le but proposé ; elles espèrent y parvenir quand on aura mis sous les yeux du Conseil des faits positifs qui puissent faire apprécier les abus dont on s'est plaint, & faire connoître enfin l'utilité ou l'inconvénient de la loi du 29 nivose.

Les ministres de la justice, de l'intérieur, des finances,

des relations extérieures & de la marine doivent avoir recueilli, chacun dans son département, sur cette matière, des faits dont l'exposé éclairera le Conseil.

Vos commissions ont donc été d'avis, avant de vous proposer aucun parti sur cet objet, de consulter de nouveau le Directoire exécutif, dont les renseignemens feront cesser leur indécision.

La seconde question soumise au Conseil est celle de savoir si le mode actuel de prononcer sur les contestations, en matière de prises maritimes, n'entraîne pas de graves inconvéniens, & s'il n'est pas préférable d'en attribuer la décision au Directoire, qui y statueroit administrativement.

Cette question ne peut effectivement être considérée que sous deux rapports principaux, celui administratif & celui judiciaire.

C'est ainsi que l'ont vue vos commissions; mais l'avis que je suis chargé de vous manifester en leur nom, n'ayant pas été partagé par tous les membres qui les composent, il a paru nécessaire de vous présenter une courte analyse de la discussion qui a eu lieu à ce sujet, pour que vous puissiez mieux asseoir votre décision sur l'objet qui vous est soumis.

Vous allez avant tout connoître & le vœu du Directoire, & les principaux motifs sur lesquels il le fonde.

Le Directoire exécutif a prétendu dans les deux messages qu'il a adressés au Conseil les 22 floréal & 22 nivose dernier sur cette matière, qu'elle ne présentoit point à décider des contestations d'un intérêt privé entre citoyens d'un même État, mais des intérêts politiques de nation à nation, qui ne pouvoient être jugés qu'avec le concours des lois particulières au pays des capteurs & des traités existans avec celui des capturés; que si des juges pouvoient décider en première instance de semblables questions, il n'y avoit en dernière analyse que le gouvernement qui pût bien apprécier les dispositions des

traités & les considérations qui en dérivoient ; que la communication au gouvernement requise par la loi du 8 floréal ne pouvoit remédier au mal, parce qu'elle n'étoit que facultative, & nullement obligatoire pour le tribunal ; qu'ainsi, des juges se trouvoient investis du droit de mettre la République en état de guerre avec les puissances qui l'environnoient, & qu'on ne pouvoit laisser aux tribunaux cette terrible initiative sans le plus grand danger.

Les corsaires, a dit encore le Directoire exécutif, sont évidemment une partie de la force armée, puisqu'ils n'agissent que d'après l'autorisation qui leur est donnée. Comment donc arrive-t-il que les résultats d'une action qui s'exerce au nom & pour le fait du gouvernement, & dans laquelle les armateurs ne sont que les auxiliaires de la force publique, soient soumis à une juridiction civile, tandis que tout ce qui appartient à la direction, aux chances & aux effets de la guerre, tient essentiellement & uniquement par la constitution au Directoire exécutif? Comment des juges-de-paix naturellement conciliateurs sont-ils appelés à préparer la décision des questions les plus contentieuses, puisque la prise est nécessairement bonne ou mauvaise, sans qu'à raison de leur indépendance il soit possible au gouvernement de rectifier ou de punir leurs erreurs ?

Des considérations aussi graves ont fait penser au Directoire exécutif qu'il étoit indispensable que cette partie de notre législation fût changée, & que toutes les contestations nées & à naître sur la validité des prises maritimes fussent décidées administrativement par le Directoire exécutif, comme elles l'ont été dans les guerres antérieures à celle-ci, comme la loi du 18 brumaire an 2 avoit ordonné qu'elles le fussent.

Cette opinion a été vivement combattue ; les argumens faits il y a quelque temps pour l'écarter ont été reproduits. La matière, a-t-on dit, est judiciaire par sa nature ;

chaque conteſtation de ce genre préſente un véritable procès à juger entre deux parties oppoſées, une propriété réclamée par elles, & ſur le ſort de laquelle il s'agit de ſtatuer.

Ce n'eſt point d'ailleurs une innovation : les amirautés, qui prononçoient anciennement ſur les priſes, étoient de véritables tribunaux qui jugeoient en audience publique ; le Conſeil des priſes lui-même étoit un véritable tribunal.

Si l'on déféroit au Directoire exécutif la connoiſſance des priſes maritimes, ou il décideroit conformément aux lois exiſtantes ſur le mode d'exercer la courſe, ou non.

Dans le premier cas, il ne feroit que ce que font les tribunaux ; les neutres ne ſeroient pas ſatisfaits, & les inconvéniens qu'on attaque n'auroient pas diſparu.

Dans le ſecond, l'arbitraire prendroit la place de la loi. De là les abus les plus graves, la courſe ſeroit anéantie.

N'a-t-on pas fait d'ailleurs attention au danger de faire juger les priſes par le gouvernement ? les conteſtations qui en ſont la ſuite, éparſes aujourd'hui dans les divers tribunaux de la République, ſeront donc encombrées dans les bureaux du Directoire ! & lorſqu'il eſt ſurchargé de travaux d'une importance majeure, qu'il lui ſera conſéquemment impoſſible de tout faire ou vérifier par lui-même, le ſoin de ces affaires, leur déciſion ſera donc le partage des bureaux ! on n'aura donc pas à craindre d'éveiller la cupidité, & de propager la corruption !

Dans les tribunaux, les jugemens ſont publics, & accompagnés de formes tutélaires & conſervatrices.

Dans les bureaux, les déciſions n'auroient pas cette publicité, & n'inſpireroient pas autant de confiance.

Dans les tribunaux, les affaires de priſes ſont inſtruites & jugées avec plus de célérité que celles ordinaires ; la loi y a pourvu.

Dans les bureaux, qui pourroit fixer le terme des décisions ? y seroit-on d'ailleurs toujours suffisamment entendu ?

On a craint que la surveillance du commissaire du Directoire exécutif, près les tribunaux, ne fût impuissante, s'il opposoit à quelque disposition de loi invoquée une disposition des traités, & que les tribunaux ne pussent ainsi s'en jouer impunément ! mais en admettant l'hypothèse, le tribunal de cassation, chargé de réformer les jugemens rendus en contravention aux lois, ne fera-t-il pas justice d'un pareil abus ?

Tous les motifs allégués contre l'attribution donnée aux tribunaux, de statuer sur les contestations en matière de prises maritimes, s'évanouissent donc, & l'on ne peut rien changer à l'ordre établi sur ce point.

Une opinion différente des premières s'éleva.

Les motifs énoncés dans les deux messages du Directoire pour lui faire attribuer le droit de statuer sur la validité des prises maritimes sont si puissans, observa-t-on ; les argumens faits contre cette attribution, & ceux en faveur de celle dont jouissent actuellement les tribunaux sont si peu concluans, que s'il falloit nécessairement se décider pour l'alternative, on ne balanceroit pas, & le choix seroit pour le Directoire exécutif ; mais si l'on ne croit pas devoir lui accorder cette attribution, on ne peut en laisser investis les tribunaux ordinaires.

Donnons quelques développemens à ces réflexions.

Remarquez d'abord qu'on semble n'avoir refusé au Directoire l'attribution dont il s'agit que sur le motif assez douteux que la matière étoit *absolument* judiciaire. Sans entrer à cet égard dans une discussion approfondie, sans réfuter les argumens contenus aux deux messages en question, ne perdez pas de vue sur-tout qu'on a fini par se retrancher sur quelques inconvéniens qui pourroient résulter de la

prétention du Directoire, si elle étoit admise ; comme si quelques convenances relatives pouvoient baser, ou au moins influencer une décision aussi importante que celle dont il s'agit ! faites ensuite attention que ces prétendus inconvéniens ou n'existent pas, ou sont attachés à tous les établissemens sociaux; enfin, approfondissez la question, & vous verrez que les contestations qu'elle fait naître sont presque exclusivement de la nature des objets administratifs. Néanmoins, si l'on persistoit à prétendre qu'elles sont partie de l'ordre judiciaire, on sentiroit aussi qu'elles ne peuvent, sans danger, être terminées par les voies ordinaires de la justice, mais qu'il doit y être statué par un mode particulier plus rapproché des principes applicables à la matière, & moins fâcheux dans ses conséquences que celui actuellement existant.

On a voulu assimiler à un procès la contestation résultante d'une prise maritime ! l'étrange litige où les contendans *procèdent à coup de canon*, où le plus grand tort de l'un d'eux n'est souvent que d'avoir été vaincu, où forcé de paroître ensuite devant les juges de son vainqueur ; poursuivi par le préjugé, il reste isolé dans sa défense, sans pouvoir jouir de la garantie de son gouvernement, puisque la loi n'a pas prévu le cas d'une semblable intervention, & qu'elle n'en admet aucun moyen, ce qui n'existe pas dans la diplomatie.

On a supposé que si le Directoire étoit investi du pouvoir de statuer sur les contestations en matière de prises maritimes, & qu'il décidât conformément aux lois, il ne feroit que ce que font les tribunaux ; mais c'est précisément poser en fait ce qui peut - être n'est qu'en question.

Ecartons tout soupçon de malveillance & même d'esprit d'indépendance de la part des juges ; il n'en restera pas moins pour constant que le Directoire qui a fait les

traités, qui en ſuit l'exécution excluſivement, en connoît bien mieux les rapports que les tribunaux, & que les diſpoſitions ſecrètes de ces traités, dont lui ſeul a la connoiſſance, ſeront difficilement à l'abri de tout froiſſement, s'il n'en dirige ſeul l'effet!

Ne parlons point de l'arbitraire ſuppoſé dans ſes déciſions, ce danger peut exiſter auſſi dans les tribunaux!

On a craint la lenteur, la clandeſtinité des déciſions, la corruption des bureaux!

La lenteur des déciſions! Mais a-t-on fait attention que pour en obtenir aujourd'hui, il faut ſubir preſque toujours deux degrés de juriſdiction, & les ſoins d'un pourvoi en caſſation, & que le réſultat de ces diverſes inſtructions dans des tribunaux où ces ſortes d'affaires ne ſont pas néceſſairement jugées de préférence aux autres, au point qu'il en reſte d'indéciſes pendant des années entières, entraîne de plus longs délais que ceux qu'on ſemble redouter d'un autre mode d'après lequel ces ſortes d'affaires ſeroient excluſivement confiées à des agens habiles & intègres.

Mais la clandeſtinité des déciſions & la corruption des bureaux!

Ces deux idés ſe lient, on ne les ſéparera donc pas.

Ce ſoupçon injurieux qu'on fait gratuitement planer ſur la tête d'agens adminiſtratifs, ne pourra-t-on pas, dans une hypothèſe auſſi injuſte, le reporter ſur celle des juges? Les fonctions qu'exercent les uns & les autres ne ſont-elles pas le fruit de la confiance? & ſi l'on craint que les uns n'en abuſent, ce fâcheux ſentiment n'atteindra-t-il pas les autres? La corruption qu'on ſuppoſe devoir s'introduire dans les bureaux ne peut-elle pas ſe gliſſer dans le ſanctuaire de la juſtice? & ſi l'accès des uns ſemble plus facile à l'intrigue que le ſiège de l'au-

tre, y a-t-il grande différence dans les effets quand on réfléchit à la reſponſabilité des employés & des juges ?

Il ne faut plus parler des ſentimens d'honneur & de probité qui animent les uns & les autres, puiſque l'hypothèſe ci-deſſus ſemble en avoir fait abſtraction pour n'enviſager les individus que ſous le rapport de leur intérêt.

Tandis que le juge ne peut être atteint que pour prévarication ou forfaiture prouvée, ce qu'il eſt ſi difficile d'établir, l'agent civil peut, ſur le moindre nuage contre ſon intégrité, le moindre ſoupçon d'abus de confiance, être deſtitué & compromettre, par la perte de ſes fonctions, ſon exiſtence & quelquefois celle de ſa famille.

On n'a pas voulu ſans doute faire remonter plus haut les abus ſuppoſés ! ſi le déſordre qu'on ſemble craindre pouvoit atteindre ce degré, il n'y auroit plus alors qu'anarchie dans le gouvernement, au lieu d'une adminiſtration régulière; tout raiſonnement ſeroit ſuperflu, l'État ſeroit ſur le penchant de ſa ruine.

Il eſt donc vrai que le danger oppoſé contre l'attribution à donner au Directoire, n'eſt pas tel qu'on l'a ſuppoſé.

Analyſons actuellement la queſtion principale à décider, & cherchons, ſoit dans ce qui a été dit ſur la nature des conteſtations relatives aux priſes maritimes, ſoit dans de nouveaux développemens, la ſolution de la difficulté ſoumiſe au Conſeil.

Dans la diſcuſſion engagée depuis long-temps ſur cette matière, les avis, comme on l'a vu, ſe ſont trouvés partagés ; les uns l'ont regardée comme *purement* adminiſtrative, les autres comme *purement* judiciaire.

La définition n'eſt peut-être exacte ni de part ni d'autre.

Sans contredit la courſe, à raiſon & des circonſtances qui en précèdent l'action, & du mode qui en règle l'exercice, ſemble bien plutôt de la compétence du Pouvoir exécutif que de celle du pouvoir judiciaire ; cependant quelques nuances aſſez délicates paroiſſent rattacher les conteſtations qui en dérivent au pouvoir judiciaire, puiſqu'elles préſentent à décider un différent ſoit entre particuliers, ſoit de particuliers à gouvernement. Il n'y auroit pas de doute ſi la concurrence ou l'oppoſition des intérêts ci-deſſus ſpécifiés avoit pour baſe originaire une *convention entre les parties contendantes*, ou ſi elle ne naiſſoit que d'une *cauſe ordinaire*, telle que celles qui font prononcer ſur les affaires civiles ou criminelles ; mais quand cette concurrence ou cette oppoſition a pour *cauſe* la guerre entre deux ou pluſieurs gouvernemens, les effets qui en réſultent & les ſuites des relations à l'extérieur ; quand, en un mot, on réfléchit à la manière dont s'organiſe l'*inſtance* ainſi qu'on l'a rappelé il n'y a qu'un inſtant, il eſt très-difficile de penſer que ſi quelques idées judiciaires viennent s'identifier avec les idées diplomatiques, d'après leſquelles la matière ſemble devoir être excluſivement réglée, on puiſſe les rapporter aux règles de la juſtice *ordinaire*.

C'eſt une vérité facile à démontrer par la définition de la juſtice diſtributive en matière civile, définition qui ſervira en outre à prouver que la matière dont il s'agit n'eſt pas *purement* judiciaire.

L'action de la juſtice diſtributive, en matière civile, n'embraſſe que trois rapports :

Celui qui naît des relations & différens des habitans d'un même pays entr'eux ;

Celui qui met l'intérêt de quelques individus en oppoſition avec l'intérêt du peuple ou des gouvernans ;

Enfin celui qui réfulte des relations commerciales d'hommes régis par des lois différentes.

Peut-on ranger dans l'une de ces trois claſſes la matière des priſes maritimes ?

Non ; car, d'après la nature des choſes, d'après l'opinion des publiciſtes qui ont écrit ſur cette matière, la courſe dérive inconteſtablement du droit de la guerre.

On ne conçoit pas ſous quel rapport on pourroit confondre ce droit avec le droit civil.

La définition pourroit-elle être conteſtée ? ajoutons quelques réflexions à celles déja faites ſur la nature des choſes qui conſtituent la courſe.

Qu'un *armateur* veuille courir ſur l'ennemi de ſon gouvernement, il ne peut s'embarquer ſans *lettres de repréſailles* de ce gouvernement ; ſon équipage, le plus ſouvent, eſt compoſé d'hommes habituellement *ſalariés* par ce gouvernement ; il ne ſe propoſe, il n'a le droit d'attaquer que *les ennemis* de ce gouvernement. Son droit, s'il ne s'établit pas toujours *à coups de canon*, n'eſt jamais que *le droit du plus fort*. S'il prend *ſon ennemi*, celui-ci eſt conſtitué *priſonnier*. S'il eſt pris, il eſt conſtitué *tel* lui-même, & l'un ou l'autre ne recouvre ſa liberté que par *échange* à la ſuite d'un *cartel*.

Y a-t-il donc dans toute cette ſérie de faits rien qui reſſemble au *droit civil* ?

Comment qualifier cette *juriſprudence* qui, d'après une convention générale entre les puiſſances européennes, ſoumet tout capturé aux tribunaux & aux règles du gouvernement du capteur, & force ainſi le *vaincu*, contre tous les *principes du droit commun*, à ſubir la loi du vainqueur ?

Si quelque jour l'uſage qui n'a juſqu'ici conſacré la

courſe que ſur mer, vient à la conſacrer ſur terre, & qu'au lieu de contributions impoſées ſur les pays ennemis, & qui ſont auſſi une ſorte de *priſe ſur terre*, les incurſions partielles ou particulières ſont régulariſées, dira-t-on auſſi qu'il faut en ſoumettre les ſuites aux tribunaux ?

L'idée paroîtroit-elle étrange ? on peut établir une autre hypothèſe.

Suppoſons qu'un général français s'empare d'une place maritime, & que parmi les bâtimens renfermés dans le port, il s'en trouve dont les propriétaires prétendent à la neutralité, & qui réclament ſes droits ; penſez-vous qu'on renvoie la queſtion à décider aux tribunaux ? & n'arriveroit-il pas, dans cette circonſtance, ce qui ſe pratique toujours lorſque des habitans d'un pays, ou des particuliers, traités par nos armées en ennemis, réclament ſous prétexte de neutralité ? N'eſt-ce pas le Directoire qui ſtatue excluſivement ſur ces réclamations d'une manière directe, ou par l'intermédiaire des généraux ?

Qu'importe qu'on ait conſidéré juſqu'ici la matière comme judiciaire, ſi par ſa nature elle ne l'eſt pas, ſi elle ſemble excluſivement du reſſort de la politique & de la diplomatie ?

Cette diſtinction, indifférente à établir dans un gouvernement qui cumuloit par le fait preſque tous les pouvoirs, & particulièrement en cette partie (conſultez Valin & les annales des tribunaux), eſt plus eſſentielle qu'on ne penſe, ſous un autre où la démarcation des pouvoirs eſt conſtitutionnellement établie.

Il eſt inexact, au reſte, de dire qu'anciennement la matière des priſes maritimes étoit réputée purement judiciaire. Si les amirautés étoient aſſimilées aux tribunaux, ce n'étoit pas au moins en cette partie, puiſqu'aux termes du régle-

ment de 1695, remis en vigueur par celui du 23 avril 1744, elles n'avoient d'autres fonctions que d'inſtruire les procès qui ſe jugeoient par le Conſeil des priſes en première inſtance, & par le Conſeil royal des finances en cauſe d'appel.

Or, ſi l'on veut qualifier de juge l'amiral, le ſecrétaire général de la marine qui avoit voix délibérative au conſeil, & les membres qui ſiégeoient, ſoit au conſeil royal des priſes, ſoit au conſeil royal des finances, on ne pourra certainement pas conteſter que ces juges, d'une nature particulière, & jugeant ſous l'influence immédiate du gouvernement, étoient de véritables juges d'exception qui n'avoient guères d'analogie avec ceux de nos tribunaux républicains.

La conſéquence qui réſulte de toute cette diſcuſſion, c'eſt que, s'il eſt peu de queſtions abſolues & dont la déciſion, ſous quelques rapports iſolés, ne ſemble appartenir tout-à-la-fois aux pouvoirs légiſlatif, exécutif & judiciaire; ſi en dernière analyſe elles ne doivent être le fait que de l'un d'eux, parce quelles ont plus d'analogie avec ſes attributions, à raiſon de l'importance ou du plus grand nombre des rapports qui les lient entre elles; ce motif doit faire pencher, dans la queſtion que nous agitons, la balance en faveur du Directoire exécutif; mais ſi l'on perſiſte à penſer que la matière eſt réputée appartenir plutôt à l'ordre judiciaire qu'au pouvoir exécutif, il eſt plus conforme aux principes de la faire juger non par des tribunaux ordinaires qui, ſuppoſés mal intentionnés, peuvent l'être impunément, mais par des commiſſions maritimes qui pourront prononcer ſur cet objet comme ſur les autres faits maritimes qui leur ſont dévolus.

C'eſt ainſi qu'on en uſe en Eſpagne, en Hollande & en Angleterre, & ce mode n'a rien qui répugne à la conſtitution, puiſqu'elle a rangé dans une cathégorie

particulière les jugemens des troupes de terre & de mer, & que perſonne ne conteſte que ſous le rapport de la courſe, les individus qui s'y livrent ſont momentanément partie des forces maritimes.

Cet avis n'a point prévalu : on s'en eſt tenu au mode actuel de prononcer ſur les priſes maritimes, & vos commiſſions m'ont chargé de vous ſoumettre le projet d'arrêté ſuivant.

Le Conſeil des Cinq-Cents, ouï le rapport à lui fait au nom de ſes commiſſions de marine ſur le meſſage du Directoire exécutif du 22 nivoſe dernier, qui a pour objet d'inviter le Conſeil, 1°. à réformer la partie de légiſlation relative au mode d'exercer la courſe, 2°. à lui attribuer la déciſion ſur les conteſtations nées & à naître ſur les priſes maritimes ;

Arrête, ſur le premier objet, qu'il ſera fait un meſſage au Directoire exécutif, pour l'inviter à donner des renſeignemens poſitifs ſur les abus de la courſe, & ſur les effets commerciaux & politiques de la légiſlation actuellement exiſtante, relativement au mode d'exercer la courſe, & notamment de la loi du 29 nivoſe an 6 :

Et ſur le deuxième objet, paſſe à l'ordre du jour.

A PARIS, DE L'IMPRIMERIE NATIONALE.
Germinal an 7.